3. அறிவிப்புகள்—(தொடர்ச்சி).

(இ) தமிழ்நாடு 1973-ம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள்—ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்ட முன்வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 1/1973).

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: ஓர் அறிவிப்பு.

தமிழ்நாடு, 1973-ம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள்—ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்டமுன்வடிவுவை (சட்டப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 1/1973) பேரவை ஆய்வுக்கு எடுத்துக் கொள்வதற்கு ஆளுநர் அவர்கள் தமது இசைவைத் தெரிவித்துள்ளார்கள்.

6. அரசினர் சட்ட முன்வடிவுகள்—(தொடர்ச்சி).

(இ) தமிழ்நாடு, 1973-ம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள்-ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்டமுன்வடிவு (சட்டப்பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 1/73).

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: தலைவர் அவர்களே, "தமிழ்நாடு, 1973-ம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள்—ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப் படுத்தல் சட்ட முன்வடிவு* (சட்டப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 1/73)-ஐ ஆய்வுக்கு எடுத்துக்கொள்ளப்படவேண்டுமென்று கோருகிறேன்.

தலைவர் அவர்களே, இந்த மசோதாவைப் பொறுத்தவரையில் இந்த மன்றத்திலுள்ள அத்தனை உறுப்பினர்களும் ஏகமனதாக வரவேற்கக்கூடிய மசோதா என்பதை நான் நன்கு அறிவேன். இந்த மசோதா இதுவரையில் இல்லா அளவிற்கு வரலாற்றுச் சிறப்புப் பொருந்தியது, புதுமைக் கருத்துக் களைக் கொண்டது, புரட்சி திட்டங்களை நடைமுறைப்படுத்துவது என்று சொன்னால் அது மிகையாகாது. வரலாற்றுச் சிறப்பு மிக்கது என்று நான் வன் குறிப்பிடுகிறேன் என்றால் தமிழ்நாட்டைப் பொறுத்தவரையில் ஒரு புதிய முதலாளி வர்க்கத்தை இல்லாமல் செய்வது இம்மசோதா. பஸ் முதலாளி என்ற வார்த்தையே தமிழ்நாட்டில் இனி இடம் பெறாது, தமிழ் அகராதியிலும் பஸ் முதலாளிகள் என்ற வார்த்தைகளுக்கு இடம் இல்லாமல் ஆக்குகிற அளவிற்கு வரலாற்றுச் சிறப்பினை இந்த மசோதா பெற்றிருக்கிறது என்பதை நாம் நன்கு உணர்வோம்.

---

* 1973 பிப்ரவரி 12-ம் தேதிய தமிழ்நாடு சிறப்பு அரசிதழில் வெளியிடப் பட்டுள்ளது.

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்] [1973 பிப்ரவரி 13

மாண்புமிகு முதல்வர் கலைஞர் அவர்கள் விடுதலை நாள் வெள்ளி விழாவில் இந்த அருமையான திட்டத்தை அறிவித்தார்கள். பேருந்துகளை, பொதுவாக பயணிகள் பேருந்துகளை நாட்டுடமையாக்கவேண்டுமென்பது நல்லதொரு கொள்கையாகும். இந்தியத் துணைக் கண்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் பயணிகள் பயணம் செய்கிற விமானப் போக்குவரத்தானாலும் சரி, புகை வண்டிப் போக்குவரத்தானாலும்சரி அவை ஏற்கனவே மக்களுடைமையாக்கப் பட்டு விட்டன. ஆனால் சாதாரண மக்கள், பெரும்பாலான மக்கள் பயன் படுத்துகிற பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் கடந்த முப்பது ஆண்டுகளாக அதை மக்களுடைமையாக்கவேண்டும் என்று பேசப்பட்டும்கூட மக்க ளுடைமையாக்கி இருக்கிறோமா என்றால் இந்தியத் துணைக் கண்டத்திலே இதுவரையில் 30 சதவிகிதம் தான் நாட்டுடமையாக்கியிருக்கிறார்கள். தமிழ கத்தைப் பொறுத்தவரையில் 1967 வரையில் அது 15 சதவிகிதத்துக்கும் கீழே இருந்தது. 1967-ம் ஆண்டுக்குப் பிறகு கழகம் ஆட்சிப்பொறுப்பிற்கு வந்த பின்னர்தான் அது 30 சதவிகிதம் என்ற அளவிற்கு இன்றையதினம் நாம் அதில் ஒரு முன்னேற்றத்தைக் கண்டிருக்கிறோம்.

இதை நான் ஏன் குறிப்பிடுகிறேன் என்றால் முப்பது ஆண்டுகளாக நாட்டுடமையாக்கவேண்டும் என்று சொல்லி வந்தும்கூட 30 சதவிகிதத் துக்குத்தான் வந்திருக்கிறோம். ஆகவே முழுவதையும் நாட்டுடைமையாக்க வேண்டுமென்றால் இன்னும் எவ்வளவு ஆண்டுக்காலம் பிடிக்கும் என்பதை இம்மன்றத்திலுள்ள அத்தனை கட்சித் தலைவர்களும் நன்கு அறிவர். இதை உணர்ந்துதான் இதற்கு ஒரு கால வரையறை நிர்ணயிக்கவேண்டுமென்று, இதை வளர்த்துக்கொண்டு போவது கூடாது என்ற நல்ல சமதர்ம நோக்கத் தோடு நமது கலைஞர் அவர்கள் இந்தத் திட்டத்தை, ஐந்தாண்டுகளுக்குள் எல்லாப் பேருந்திகளையும் மக்களுடைமையாக்கவேண்டும் என்று மிகத் தெளிவாக எடுத்துச்சொன்னார்கள்.

அது மட்டுமல்ல. இந்த மசோதாவை நான் வரலாற்றுச் சிறப்பு மிக்க மசோதா என்று ஏன் சொன்னேன் என்றால் இந்த வரலாற்றை கலைஞர் அவர்களின் கழக அரசு உருவாக்குவதற்குக் காரணமாக இருந்தவர்களையும் நாம் இந்த நேரத்தில் மறந்துவிட முடியாது. குறிப்பாக நம் எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்களுக்கும், காங்கிரஸ் கட்சிக்கும், அவர்களுடைய பெருந் தலைவர் காமராஜர் அவர்களுக்கும் நாம் உண்மையில் நன்றிசெலுத்த பெரிதும் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம். ஏனெனில் அவர்கள் காலத்தில் இதை மக்களுடை மையாக்கிவிட்டிருப்பார்களேயானால் நிச்சயமாக இந்த வரலாற்றுச் சிறப்பினை நாம் இன்றையதினம் பெற்றிருக்கமுடியாது. அந்த வகையில் அவர்கள் உதவி

செய்திருக்கிருர்கள் என்று எண்ணும்போது இந்த நேரத்தில் அவர்களுக்கு நான் நன்றி செலுத்தாமல் இருக்கமுடியாது. நாம் மக்களுடைமையாக்குவது மக்களுக்கு தெரிந்துவிடாமல் போயிருக்கும். ஆனல் அவர்கள் ஆட்சியில் இருந்தபோது ஒவ்வொருவருக்காக புது ரூட்கள் ஏற்படுத்தி தனியார்களுக்கு கொடுத்து நாடு முழுவதும் தெரிகிற அளவிற்கு ஒரு ஏற்பாட்டினைச் செய்து அப்படியும்கூட நமக்கு ஒரு நன்மையைத் தேடித் தந்திருக்கிருர்கள் என்பதை எண்ணிப் பார்க்கும்போது நாம் அவர்களை மறந்துவிடுவோமேயானல் நாம் நன்றி காட்டத் தவறிவிட்டோம் என்ற குற்றத்திற்கு ஆளாகிவிடுவோம். ஆகவேதான் வரலாற்றுச் சிறப்புமிக்க மசோதா இது என்இ எடுத்துக் கூறினேன்.

இந்தியாவிலேயே நாம் கொண்டு வந்திருக்கும் சட்டம், ஒரு புதுமையான சட்டம் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இதற்கு முன்னுலே மத்திய அரசிலாகட்டும், இதர மாநில அரசுகளில் ஆகட்டும், அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கிற சட்டங்களில் எல்லாம் வழித் தடங்களை மட்டும்தான் எடுத்துக் கொள்வார்கள். ரூட்டை மட்டும்தான் எடுத்துக் கொள்வார்கள். இந்தச் சட்டத்தின் மூலம் நாம் அந்தப் பேருந்துகளையும் எடுத்துக்கொள்கிருேம். அந்தப் பேருந்துகளில் அன்ருடக் கூலிகளாக, ஆதரவு அற்றவர்களாக, நிலையில்லாதவர்களாக வாழ்கிற பல்லாயிரக்கணக்கான தொழிலாளர்களையும் எடுத்துக்கொண்டு, அவர்களுக்கு வாழ்வில் ஒரு நிம்மதி கொடுக்கவும் இந்தச் சட்டத்தின்மூலம் வகை செய்யப்பட்டுள்ளது. ஆகையால்தான் இந்தச் சட்டம் இதுவரையிலும் எந்த மாநிலத்திலும் கொண்டு வரப்படாத, கொண்டு வர முடியாத ஒரு அருமையான, புதுமையான சட்டம் என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் கவனிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இந்தச் சட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் இன்னென்றையும் கவனிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஆதிக்கம் எங்கேயிருந்தாலும் அது அகற்றப்படவேண்டும், ஆதிக்கம் அற்ற சமுதாயத்தை அமைத்தே தீருவோம் என்பதை திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு பேறிஞர் அண்ணு அவர்கள் காட்டிய வழியில் செயல்படுத்தி வருகிறது என்பதற்கு சான்ருக, எடுத்துக் காட்டாக இந்தச் சட்டம் அமைந்திருக்கிறது.

திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் முதன் முதலில் தொடங்கிய போராட்டம் 'மும்முனைப் போராட்டம்'. இந்தச் சட்டத்தின் மூலம் முதலாளித்துவத்தை எதிர்த்து நாம் மும்முனைகளில் போராடுகிருேம். முதலாளித்துவத்தை இனி